

Серьогіна Н. В.

*старший викладач кафедри економіки підприємства
Одеської державної академії будівництва та архітектури*

Serohina N. V.

*Senior Lecturer of the Department of Construction Economics
Odessa State Academy of Civil Engineering and Architecture*

ПРОБЛЕМИ МОДЕРНІЗАЦІЇ РЕГІОНАЛЬНОЇ АВТОДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

PROBLEMS OF MODERNIZATION OF REGIONAL ROAD INFRASTRUCTURE

Анотація. У статті розглянуто проблеми модернізації автодорожньої інфраструктури Півдня України. Проаналізовано процеси використання коштів на розвиток автодорожньої інфраструктури за фактичними даними та запланованими. Зроблено припущення стосовно можливих напрямів пошуку фінансування ремонтних робіт. Розроблено рекомендації щодо залучення приватного сектору та розглянуто особливості проведення тендерів у цій галузі.

Ключові слова: фінансування, автомобільні дороги, реконструкція, приватно-державне партнерство, контроль якості робіт, переваги співробітництва.

Постановка проблеми. Залучення приватного сектору до співробітництва з державою над об'єктами державної власності обґрунтовується фінансовою необхідністю та має приносити певний економічний ефект. Економічний ефект від партнерства держави і приватного сектору для суспільства полягає в тому, що воно одержує якісніші суспільні блага і послуги за зменшення витрат. Партнерство сприяє розвитку ринкових відносин, приватної ініціативи і приватного підприємництва [1, с. 13].

У власності держави є об'єкти автодорожньої інфраструктури, реконструкція яких та подальша ефективна експлуатація можливі лише за умови залучення приватного сектору, оскільки такі об'єкти розташовані по всій території України. Застосування механізмів державно-приватного партнерства у організаційно-економічному та бюджетному регулюванні регіонального розвитку розглядається у світовій практиці як один із ключових шляхів забезпечення сталого регіонального розвитку, що дає змогу підвищити ефективність використання бюджетних ресурсів та активів регіону [2, с. 51].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання транспортної інфраструктури та окремо її автодорожнього складника розглядали у своїх роботах В. Шинкаренко, В. Бондар, І. Дмитрів, М. Бурмака, Т. Блудова, А. Безуглий та ін., а питання задіяння державою проектів державно-приватного партнерства розглядали О. Головінов, О. Тофанюк, І. Чалий, Н. Бондар, серед зарубіжних: В. Варнавський, Е. Бондаренко, Л. Єфімова, В. Якунін [2; 3]. Але залишаються недостатньо висвітленими питання залучення приватних партнерів до співробітництва та заохочення їх до співпраці.

Мета статті полягає у пошуку напрямів можливого вирішення проблем ефективного ремонту автодоріг регіону із залученням приватного сектору.

Виклад основного матеріалу дослідження. Одеський регіон займає одне з останніх місць за станом автомобільних доріг, оскільки частина автодоріг у критичному стані вже перейшла 50%, але найгіршою на території Одеської області є траса Одеса – Рені. Автомобільна дорога Одеса – Рені, яка позначена на карті як М-15, є дорогою міжнародного значення, що співпадає з частиною євро-

пейського автомобільного маршруту Е-87 «Одеса – Констанца – Ізмір – Анталія» та є частиною європейського коридору «Чорноморське економічне співтовариство». Автомобільна дорога закінчується в населеному пункті Рені, де знаходиться пропускний пункт, що веде до Румунії. Траса Одеса – Рені має стратегічне значення, оскільки з'єднує п'ять портів (Одеський, Іллічівський, Білгород-Дністровський, Ізмаїльський та порт Рені) та дев'ять районів Одеської області.

Загальна протяжність даної автодороги – 284,4 км. Важливість її для розвитку регіону не викликає сумнівів, проте це не є аргументом для забезпечення відповідного рівня обслуговування. За оцінками стану даної траси на початок 2016 р., тільки 6 км не потребують ремонту, а близько 60 км мають гострий аварійний стан. Оскільки ця автодорога є частиною міжнародного транспортного коридору, вона входить до маршрутів слідування великовантажних автопоїздів. Активний рух вантажного транспорту, рух із перевищенням вагових норм та невідповідний стан дорожнього полотна – причини постійного погіршення стану дороги. Нині через технічний стан дорожнього покриття вантажні перевезення трасою суттєво скоротилися, а пасажирські перевезення майже відсутні, оскільки населення користується послугами залізничного транспорту, умови якого більш комфортні та безпечні.

Для реконструкції траси М-15 було запропоновано два проекти, один з яких розрахований на тривалу перспективу – будівництво автобану «з нуля». Це доволі об'ємний проект, який включає не тільки будівництво самої дороги, але також будівництво залізничної колії та паромної переправи. Такий комплекс має надати Одеській області можливість стати пунктом пропуску до Європейського Союзу, тобто забезпечить регіон транзитними перевезеннями, які будуть постачатися торговим шляхом Китай – Європейський Союз, що проходить через Азербайджан, Грузію, Україну та Румунію. Наявність такого торгового шляху надасть можливість Одеському регіону суттєво підвищити свою міжнародну економічну роль. Упровадження такого довготривалого проекту, розрахованого приблизно на три роки, потребує витрат у розмірі декількох мільярдів доларів, що на даний час не є можливим для України.

Таким чином, транспортним відділом Одеської облдержадміністрації прийнято рішення про реалізацію другого масштабного проекту – реконструкційного. На початку 2016 р. визначили, що ремонт траси по всій її протяжності є неможливим, тому планувалося провести ремонт найгірших ділянок, а саме 80 км дороги. Для запобігання виникненню ризику корупційних схем частину траси М-15, що планувалося ремонтувати, було розбито на окремі ділянки загальною протяжністю кожної близько 5 км, тендер проводився окремо для кожної ділянки, але не було визначено, що один претендент не може виграти конкурс на реконструкцію декількох ділянок, що знецінює прагнення до виключення ризику корупції.

На конкурс залучалися державні та приватні компанії, у тому числі іноземні з великим досвідом роботи, а якість і підхід компаній планувалося ретельно контролювати з метою оцінки їх діяльності для участі у наступному конкурсі. Однак дроблення обсягів виконання робіт на такі короткі ділянки призвело до небажання іноземних претендентів приймати участь у тендері. Просування практики із залученням місцевих виконавців є позитивною тенденцією, оскільки це сприяє розвитку регіону, але у такому разі слід об'єктивно оцінювати якість робіт, що ними виконується. Іноземні виконавці забезпечують більш високу якість, що суттєво впливає на вартість робіт.

Фінансування ремонту траси М-15 здійснювалося за новою схемою, з чотирьох джерел, за рахунок яких були отримані такі суми:

- обласний бюджет – 100 млн. грн.;
- державний бюджет та бюджет «Укравтодору» – запланована сума видатків мала становити 500 млн. грн. (15% від загальної суми), але фактична знизилася до 399 млн. грн.: 297 млн. грн. у вигляді кредитних коштів за попередні роки, та 102 млн. грн. із держбюджету;
- Державний фонд регіонального розвитку – 134 млн. грн.;
- надходження з Одеської митниці – 92 млн. грн.

Отже, загальна сума становила 725 млн. грн., а вартість робіт із ремонту 80 км траси М-15 визначили у розмірі, близькому до 1 млрд. 100 млн. грн. Таким чином, наявне фінансування покривало лише 56 км траси задовільної якості. Незважаючи на недостатність фінансування, у березні 2016 р. була розпочата реконструкція траси М-15, а вже у вересні була потрібна додаткова сума в розмірі 500 млн. грн., що дає змогу припустити помилковість або неточність визначеної раніше вартості. Тем не менш, на початок жовтня 2016 р. виділено ще 54 млн. грн. на ремонт даної траси.

Для додержання термінів та контролю якості виконання робіт біля кожної ділянки, де ведуться роботи з реконструкції, планувалося встановити відеокамери, які працюють на сонячних батареях. На даний час встановлено чотири камери на трьох ділянках загальною протяжністю 15 км, але контроль лише на 15 км із 278 необхідних не надасть навіть мінімальної інформації. Таким чином, слід у подальшому розвивати мережу відеокамер, оскільки наявність таких камер дає змогу не тільки забезпечити прилюдність результатів виконання робіт, але й здійснювати контроль над приватним партнером із боку держави. До того ж це відповідає напрямкам реформи дорожнього господарства, згідно з якими над усіма роботами, що проводяться в дорожньому господарстві, має здійснюватися громадський контроль. У подальшому встановлені камери дадуть змогу спостерігати над інтенсивністю руху транспортних засобів дорогою, над візуальною оцінкою перевищення вагових та габаритних норм тощо, тобто здійснювати збір статистичних даних.

Гарантійний строк якості траси Одеса – Рені після ремонту становитиме 10 років. Згідно з рекомендаційними гарантійними термінами експлуатації автомобільних доріг, визначеними в додатку 10 до п. 1.10 «Порядку прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом (реконструкцією, капітальним ремонтом) автомобільних доріг», це є максимальним гарантійним терміном для земляного полотна, а гарантійний термін експлуатації дорожнього одягу – три роки [4, с. 3]. Однак слід урахувати, що ремонт дороги ведеться по незв'язаним між собою ділянкам, унаслідок чого за тривалого ремонту їх якість суттєво знизиться. Не пізніше ніж через 10 років реконструйовані ділянки за відсутності ремонту почнуть руйнуватися, і це за умови, що протягом 10 років даною трасою не буде здійснюватися рух перевантажених транспортних засобів, в іншому разі руйнування полотна почнеться вже за три-чотири роки. Можна констатувати, що ремонт, що проводиться в 2016 р., матиме тимчасовий ефект та використання коштів на такий ремонт не буде раціональним, якщо в найближчий час не буде проведено ремонт решти траси.

Підвищення якості виконання робіт супроводжується потребою у скороченні термінів виконання робіт. За 2016 р. виконано реконструкцію усього 56 км дороги за наявності незадовільного стану на 222 км. У разі збереження темпів виконання робіт реконструкція траси закінчиться приблизно через чотири роки, що є неприпустимим у наявних умовах. Це доводить необхідність більш швидкої реконструкції решти ділянок, при цьому треба орієнтуватися на скорочення строків виконання робіт і на збільшення їх обсягів. Потрібно виконувати реконструкцію 110 км дороги на рік, що дасть змогу закінчити реконструкцію траси за два роки.

Крім того, потрібно вирішити питання з фінансуванням, яке є критично недостатнім. Необхідно розробити заходи, які дадуть змогу виконувати роботи з реконструкції в запланованих обсягах, а саме мінімум 100–110 км на рік. Реконструкція вказаної протяжності автомобільної дороги обійдеться у 1 512,5 млн. грн., що більше, ніж у 2016 р., майже у два рази – на 733,5 млн. грн. Це доводить необхідність залучення приватного сектора до виконання робіт, у тому числі в частині фінансування. Залучення державою приватного бізнесу є й однією з основних світових тенденцій у розвитку транспорту. При цьому таке залучення відбувається у найрізноманітніших формах – від контрактів на управління діючими об'єктами до передачі приватним компаніям повного циклу будівництва та експлуатації нового об'єкта інфраструктури [3, с. 1].

У зв'язку із підвищенням вимог до виконання робіт із реконструкції дороги пропонується проведення двох турів тендеру. Через необхідність підвищення конкурентоспроможності вітчизняного виробника та створення умов для розвитку їх конкурентних переваг слід проводити перший тур торгів саме для вітчизняних претендентів. Якщо під час укладання договорів на реконструкцію інших ділянок траси держава вимагатиме фінансової участі приватних партнерів щонайменше у розмірі 20%, то це надасть певні переваги для держави, а саме дасть змогу зменшити розміри фінансування. Якщо приватний партнер прийме умови держави та візьме на себе забезпечення 302,5 млн. грн., то державне фінансування порівняно з 2016 р. підвищиться до 1 210 млн. грн. Додаткові 431 млн. грн. має бути забезпечено за рахунок інтенсифікації роботи Одеської митниці, яка, згідно з планом, у 2016 р. мала профінансувати більше 400 млн. грн.

Отже, розглянемо окремо кожне джерело фінансування:

1) обласний бюджет має становити щонайменше 200 млн. грн.;

2) державний бюджет та бюджет «Укравтодору» – 500 млн. грн.;

3) державний фонд регіонального розвитку – 150 млн. грн.;

4) надходження з Одеської митниці – 360 млн. грн.

Таким чином, окрім збільшення надходжень від роботи митниці, слід збільшити видатки з обласного бюджету на 100 млн. грн., із державного бюджету – на 47 млн. грн., із державного фонду регіонального розвитку – на 16 млн. грн. Усе це вводить, що залучення приватного сектору та часткове фінансування за його рахунок є вкрай необхідними для розвитку автодорожньої інфраструктури України та доведення її до належного стану, який відповідатиме мінімальним вимогам європейського рівня автомобільних доріг.

Якщо на запропоновані умови не погодиться ніхто з вітчизняних приватних компаній, то необхідно провести другий тур, який буде включати іноземних учасників, але тендери на ділянки протяжністю 5 км не зможуть привернути їх увагу. Отже, слід буде збільшити протяжність ділянок усюди, де це можливо. Такий захід буде виправданим, оскільки ризики виникнення корупційних схем за участі іноземних учасників будуть мінімальними, а небажання іноземних претендентів приймати участь у конкурсі може зрости у зв'язку з економічною недоцільністю виконання робіт у малих обсягах.

Незалежно від того, вітчизняні чи іноземні приватні учасники будуть виконувати роботи з реконструкції траси М-15, слід розробити заходи, які привернуть увагу приватних партнерів, отже, треба запропонувати певні пільги для них, які дадуть їм змогу компенсувати свої вкладення в реконструкцію дороги. Якщо переможцем тендеру буде вітчизняний виробник, то можливо запропонувати йому податкові або митні пільги у розмірі суми вкладених коштів на протязі двох років. Якщо переможцем стане іноземна компанія, держава може запропонувати їй отримання певної частини надходжень від користування дорогою на протязі певного періоду, доки не буде повністю виплачена частка фінансування приватного партнера.

Перевага держави за часткового фінансування виконання робіт приватним партнером полягає у тому, що необхідна сума виділяється не повністю, хоча недовидану суму не можна враховувати як економію, оскільки через податкові пільги приватному партнеру держава недоотримає ці кошти в бюджет. Це полегшить фінансування, та з урахуванням його недостатності роботи будуть виконуватися швидше із залученням приватного партнера.

Основні принципи запропонованих заходів наведено в табл. 1.

Якщо державі не вдасться укласти договори на всі ділянки дороги, що залишилися, із залученням до фінансування приватних партнерів, то навіть на окремих ділянках державі вдасться скоротити фінансування кожного

кілометра дороги на 1,9 млн. грн. порівняно з 2016 р. Оптимальним буде варіант, за якого договори із сумісним фінансуванням будуть укладені на всі 110 км, але навіть часткова реалізація цього варіанту буде прийнятною для держави.

За умови, що на протязі двох-чотирьох років траса М-15 Одеса – Рені буде повністю реконструйована, термін її експлуатації на задовільному рівні не перевищить п'яти років, якщо будуть спостерігатися порушення вагових норм під час перевезення та недотримання обмежень у русі в літній період. Таким чином, збільшення обсягів перевезень вантажів до 30 млн. т, як це вже було в 2008 р., поступово скоротиться до тих обсягів, що є зараз, а надходження від користувачів автодороги також скоротяться, що обмежить накопичення коштів на утримання дороги. Таким чином, ситуація з наявним станом дорожнього покриття та супутнього сервісу знову повториться.

Обсяги пасажирських перевезень відрізнятиме аналогічна тенденція. Але низький рівень міжнародних пасажирських перевезень вплине на певну частину ринку послуг на Україні, а саме на розвиток туризму, оскільки на території країни знаходяться гори, де є багато гірськолижних курортів, розвинений «зелений» туризм, Чорне море, прибережна зона якого насичена місцями літнього відпочинку. Україну також відрізняє велика кількість історично відомих археологічних пам'яток, наявність культурних центрів, де збереглася архітектурна спадщина країни – замки, фортеці, храми. Усе це робить Україну досить привабливою для самих українців та для іноземних туристів, і Одеська область не є винятком, оскільки також є зоною, де багато можливостей для відпочинку іноземних туристів. Окрім того, через Одеську область, а саме трасою Одеса–Рені, пролягають маршрути до інших областей, які суттєво ускладнюватимуться у разі зниження якості дороги до такого рівня, що є зараз. Таким чином, технічний стан автодороги М-15, а також розвиток та досконалість дорожнього господарства на цьому відрізку транспортного коридору тісно взаємопов'язані та безпосередньо впливають на туристичну галузь не тільки Одеського регіону, але й інших регіонів країни.

Повний ремонт траси М-15, окрім міжнародних вантажних та пасажирських перевезень, зможе впливати на місцеві перевезення. Розширення виробничих зв'язків дасть змогу збільшити внутрішній регіональний продукт та більшою мірою забезпечити ринки місцевою продукцією. Але під час розвитку регіону, крім якості дорожнього покриття траси М-15, слід також урахувати інші її технічні характеристики. Нині ширина проїжджої частини траси М-15 становить 7,5 м, тобто ця дорога має дві полоси в обидві сторони. За економічного та виробничого розвитку регіону збільшення обсягів перевезень, як вантажних, так і пасажирських, стане неможливим через недостатню пропускну здатність траси М-15 навіть за задовільного технічного стану дорожнього полотна. Отже, у подальшому слід повернутися до першого про-

Таблиця 1

Принципи та умови співробітництва держави та приватного сектору під час реконструкції траси М-15

Учасник угоди	Наявність умов	Фінансування	Обсяги робіт	Важіль впливу
Вітчизняний приватний партнер	Високі вимоги до якості виконання робіт	Не менш ніж 20% власних коштів	Ділянки приблизно по 5 км	Податкові або митні пільги
Іноземний приватний партнер			Ділянки від 5 до 30 км	Виплати з надходжень
Переваги держави	Підвищення якості дорожнього полотна	Скорочення обсягу видатків	Більша протяжність відремонтованої частини траси М-15	Залучення фінансування з боку приватного сектору

Джерело: розроблено автором

екту, що був запропонований, або виконати хоча б ту його частину, що стосується безпосередньо дороги без додаткових структур, а саме будівництво автомобільної дороги високої якості «з нуля». При цьому проєктом має бути заплановано розширення дорожнього полотна траси, що призведе до поліпшення його транспортно-експлуатаційних характеристик. Розширення дороги, крім збільшення кількості смуг руху, також має враховувати будівництво зручних транспортних розв'язок та будівництво додаткових споруд, що належать до автотранспортної інфраструктури, тощо. Розроблення та впровадження нового, більш глобального проєкту зумовлені потребою у розширенні наявної дороги та підвищенням характеристик її якості до європейського рівня. Усе це дасть змогу не тільки підтримувати та підвищувати рівень виробництва та торгівлі в регіоні, але й в подальшому збільшити обсяги транзитних перевезень, залучаючи до України транспортні потоки, котрі останнім часом йдуть через Білорусь, Молдову та Росію.

Можна передбачити також планування переваг у майбутньому будівництві для приватних партнерів, які нині задіяні в реконструкції траси М-15 на більш вигідних для держави умовах. Розроблення механізму задіяння таких переваг потребує особливої уваги та точності задля запобігання виникнення дискримінаційних умов, що може негативно відобразитися на майбутній реалізації такого масштабного проєкту. Водночас під час прийняття рішення про нове будівництво дороги М-15 із можливістю розширення обсяги робіт будуть настільки великими, що реалізація проєкту одним виконавцем буде

неможливою, що автоматично знімає більшу частину дискримінаційних ознак.

Висновки. Таким чином, розглянувши перспективи розвитку траси М-15 Одеса – Рені, можна зробити такі висновки:

1) необхідними є розроблення та впровадження проєкту, який урахуватиме не тільки будівництво нового дорожнього полотна, але і його розширення для збільшення кількості смуг руху;

2) нині реалізація масштабного проєкту будівництва нової траси не є можливою через відсутність відповідних ресурсів, у тому числі фінансових;

3) неможливість будівництва нової траси не означає відсутності необхідності ремонту наявної дороги для поліпшення її експлуатаційних характеристик;

4) проведення ремонтних робіт на рівні більш вищому, ніж ямковий ремонт, потребує значних фінансових вкладень, що викликає невідкладну потребу у залученні капіталу приватного сектора до співробітництва із державою;

5) за неможливості зробити трасу М-15 повністю або частково платною, що дало би приватному сектору змогу отримувати прибуток, для залучення вітчизняних або іноземних приватних партнерів слід розробити певні пільгові механізми, які дадуть їм змогу відшкодувати вкладені ними кошти;

6) для подальшого регіонального розвитку слід надати вітчизняним виробникам першочерговість участі в тендері на ремонт траси, що певним чином можна розглядати як дискримінаційні умови, але це не є дійсним для іноземних учасників, поки вони проявляють незацікавленість через дрібність тендерів, що проводяться.

Список використаних джерел:

1. Павлюк, К.В. Сутність і роль державно-приватного партнерства в соціально-економічному розвитку держави / К.В. Павлюк, С.М. Павлюк // Наукові праці КНТУ. Економічні науки. – 2010. – № 17. – С. 10–19.
2. Тофанюк О.В., Чалий І.Г. Застосування механізмів державно-приватного партнерства в бюджетному регулюванні регіонального розвитку / О.В. Тофанюк, І.Г. Чалий // Економіка та управління підприємствами машинобудівельної галузі: проблеми теорії та практики. – 2011. – № 4. – С. 41–53.
3. Бондар Н.М. Світовий досвід державно-приватного партнерства у транспортній галузі / Н.М. Бондар // Ефективна економіка. – 2010 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=241>.
4. Наказ № 458 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1103-07>.

Анотація. В статтю розглянуті проблеми модернізації автодорожньої інфраструктури Юга України. Проаналізовані процеси використання средств на розвиток автодорожньої інфраструктури по фактичним даним і запланованим. Сделаны предположения относительно возможных направлений поиска финансирования ремонтных работ. Разработаны мероприятия по привлечению частного сектора и рассмотрены особенности проведения тендеров в этой области.

Ключевые слова: финансирование, автомобильные дороги, реконструкция, частно-государственное партнерство, контроль качества работ, преимущества сотрудничества.

Summary. Considered a problems of modernization of the road infrastructure of the South of Ukraine. The processes of using funds for the development of road infrastructure were analyzed based on actual data and planned. Assumptions are made regarding possible directions for finding financing for repair work. Have been developed measures to attract the private sector. Peculiarities of holding tenders in this field were considered.

Key words: financing, car roads, reconstruction, public-private partnership, quality control of works, advantages of cooperation.